العلاقات التجارية بين

٩٠ - الوثيقة

الخليج العربي وبلاد الهند

في العصرين الهلينستي والروماني

بقلم : الدكتور أحمد صالح محمد العبادي

مقدمة

ثمة شواهد تاريخية وأثرية متعددة تدل على أن الخليج العربي ومراكزه التجارية، شهدت صلات خارجية تجارية وفكرية وحضارية واسعة النطاق مع العالمين الشرقي والغربي منذ عصور موغلة في القدم تمتد — على الأقل — إلى الألف الثالث قبل الميلاد .

وبسبب الموقع الجغرافي المهم الذي يتمتع به الخليج العربي، فضلا عن ثرواته الطبيعية، فقد شكل حلقة وصل تجاري وحضاري بين شعوب العالم القديم، ومما زاد من أهميته التجارية، أن طريق البحر الأحمر لم يكن ذا فاعلية بسبب عوائق الملاحة به إذ تكثر به الشعاب المرجانية والمخاطر الطبيعية الأخرى فضلا عن أعمال القرصنة التي كانت تنتشر في مناطق متعددة من ذلك البحر، الأمر الذي زاد من أهمية الملاحة في الخليج العربي وازدياد نشاطه التجاري .

كما أن سواحل الخليج العربي الغربية هيأت طريقاً جيداً أمام وسائط النقل النهري، فضحالة المياه على مقربة من الساحل وكثرة تعرجاته وانتشار عدد من الجزر القريبة منه، وتوفر مصادر المياه العذبة في نقاط معينة على الأرض، وكذلك في الجزر، ساعدت جميعها على إتاحة الفرصة أمام وسائط النقل النهريةالقديمة للإبحار في مياه الخليج العربي جنوب مراكزه المتباينة .

وتدل الشواهد والأدوات الأثرية التي تم العثور عليها في مراكز متعددة من الخليج العربي، لاسيما في (دلمون/البحرين)، على وجود صلات تجارية مبكرة منذ فجر التاريخ وبخاصة مع بلاد الهند والشرق الأقصى، كما أوردت لنا المصادر الكلاسيكية (اليونانية والرومانية) معارف قيمة ومهمة عن قدم الصلات التجارية بين مدن ومراكز الخليج العربي التجارية وبين الهند وجنوب شبه الجزيرة العربية (اليمن القديم) وشعوب البحر المتوسط وبلاد الرافدين .

وعلى الرغم من تلك الأهمية التجارية والفكرية والحضارية للخليج العربي ومراكزه التجارية، الموغلة في القدم فإن حظه من الدراسة والبحث كان يسيراً ولا يتناسب أبداً مع تلك الأهمية الحضارية للخليج العربي في العصور القديمة .

من أجل ذلك هدفت هذه الدراسة إلى بحث الصلات التجارية بين الخليج العربي وبلاد الهند خلال العصرين الهلنستي والروماني(٣٣٣ق.م-٢٠٠م)، وهي الحقبة التي شهدت اهتماماً يونانياً كبيراً بالعالم الشرقي وسلعه النفيسة إذ بذل اليونان منذ زمن (الإسكندر المقدوني) اهتماماً خاصاً بالخليج العربي ومراكزه التجارية لما يتمتع به الخليج العربي من موقع استراتيجي مهم بالنسبة للتجارة مع بلاد الهند والشرق الأقصى .

كما شهد الخليج العربي خلال العصر الروماني ازدهاراً تجارياً كبيراً وبخاصة مع بلاد الهند، نظراً لتوسع الإمبراطورية الرومانية الذي نجم عنه إقبال كبير على الطيوب والتوابل والسلع الشرقية من قبل سكان الإمبراطورية الرومانية .

وقد قسمت هذه الدراسة على أربعة محاور رئيسية : خصص المحور الأول لبحث اهتمام اليونان في العصر الهلنستي بالخليج العربي ومراكزه التجارية منذ عهد (الإسكندر الأكبر) ثم اهتمام الرومان من بعدهم بتجارة الشرق عبر الخليج العربي . أما المحور الثاني فقد اهتم بدراسة أهم المراكز التجارية في الخليج العربي، وصلاتها التجارية مع بلاد الهند وبخاصة (الجرهاء) و(خاراكس/المحمرة) و(الأبلة) . وأما المحور الثالث فقد عني بدراسة الطرق التجارية البحرية والبرية بين الخليج العربي وبلاد الهند خلال مدة الدراسة، وقد خصص المحور الرابع لبحث البضائع والسلع التي تاجر بها الخليج العربي مع بلاد الهند، وقد خلصت الدراسة إلى عدد من النتائج وهي مثبتة في نهاية هذه الدراسة .

أولاً : اهتمام اليونان والرومان بتجارة الخليج العربي ومراكزه التجارية المتصلةبالتجارة مع الهند .

ليست فتوحات الإسكندر الأكبر المقدوني (٣٥٦-٣٢٣) ق.م التي قذفت بالإغريق والرومان من بعدهم إلى مسافات بعيدة وواسعة من قارة آسيا، حدثاً سياسياً فحسب، وإنما هي فصل من فصول كتاب التاريخ البشري، الذي نقرأ فيه أخبار التقاء العالمين الشرقي والغربي وجهاً لوجه ونزعة الغرب في السيطرة على الشرق، وتأثر الحضارات والثقافات بعضها ببعض، وحصول علماء اليونان

والرومان على معارف مباشرة عن أحوال الأمم الشرقية التي كانوا يسمعون أخبارها من أفواه التجار والسياح والملاحين[١] .

وبعد معركة (أسوس)عام ٣٣٣ ق.م التي انتصر فيها الإسكندر المقدوني على (داريوس) الفارسي، فتح باب الشرق أمام الملك المقدوني والحضارة اليونانية التي اختلطت بعناصر شرقية وأطلق عليها اسم الحضارة الهلنستية[٢] ومن خلال دراسة فتوح الإسكندر نجد أن هدفه من توسعه في الشرق هو ضرب احتكار العرب لتجارة الشرق، والوصول إلى الهند[٣] .

ولتحقيق هدفه ذاك قام ببناء ١٧ مدينة تحمل اسم الإسكندرية نسبة إلى اسمه، وكانت معظم تلك المدن مراكزاً للتجارة أو (للترانزيت) فضلاً عن دورها العسكري، كما أنه أرسل بعثات استكشافية لمعرفة المسالك التجارية المهمة وبخاصة إلى سواحل شبه الجزيرة العربية بضمنها سواحل الخليج العربي، وبعد أن بسط الإسكندر سلطانه إلى حدود السند في النصف الثاني من القرن الرابع قبل الميلاد، أبدى اهتمامه بإعادة النشاط التجاري بين ساحل السند والخليج العربي[٤] .

وللتعرف على أنشطة اليونان في الخليج العربي منذ زمن الإسكندر المقدوني، لابد لنا من العودة إلى ما أورده لنا (Flavius Arrianus) المتوفى عام ١٧٥م، الذي يعد مؤرخ حروب الإسكندر المقدوني في مؤلفه الذي أطلق عليه اسم (فتوحات الإسكندر) (Anabasis Alexandri)[٥] .

فقد جاء في الكتاب السابع (VII) الفصل (٢٠) أن الإسكندر كان قد سمع أن العرب يقدسون اثنين فقط من الآلهة (Uranus) و(Dionysus) فأراد الإسكندر أن يجعل نفسه الإله الثالث إذ كان يرى أنه يستحق ذلك لأنه يؤدي أعمالاً جليلة لا تقل في الأهمية عن الأعمال التي تؤديها الآلهة، وأنه إذا غزا العرب فإنه سيمنحهم حق إنشاء حكومة خاصة بهم بما يتفق مع عاداتهم

وتقاليدهم كما فعل مع أهل الهند، كما أنه كان قد سمع عن ثراء العرب وخصب بلادهم وطيوب بلاد العرب وحاصلاتها الثمينة، فقد سمع أن العرب يحصلون على (القرفة/الدارصيني) والمر والبخور من الأشجار فضلاً عن القرفة الهندية ومرهم الناردين بدون أية صعوبات في زراعتها، وفيما يتصل بحجم بلاد العرب فقد سمع الإسكندر بأن سواحل بحر بلاد العرب لا تقل في مساحتها عن ساحل الهند، وبأنه بالقرب من ساحل بلاد العرب توجد مجموعة من الجزر، وتنتشر في كل أرجاء تلك البلاد الموانئ التي من الممكن أن توفر مراسي جيدة لأسطول الإسكندر وتتوفر بتلك البلاد مواقع صالحة لإنشاء مدن مزدهرة[٦] .

وكان الإسكندر لديه علم بأنها توجد في الخليج العربي جزيرتان، إحداهما عند مصب نهر الفرات في الخليج العربي أطلق عليها الإسكندر اسم إيكاروس (Icarus) مثل اسم جزيرة أخرى توجد في بحر إيجه[٧] .

وهي جزيرة (فيلكه) الحالية الواقعة في بداية الخليج العربي، على الجانب الشمالي من خليج الكويت ويبلغ طولها ٧ أميال وعرضها ٣ أميال[٨] أما الجزيرة الأخرى فتبعد عن الأولى حوالي رحلة بحرية لمدة يوم وليلة وقد أسماها الإسكندر تيلوس (Tylus)[٩] وهي (البحرين) الحالية وقد ذكر (أريان) أنها كبيرة وتنتج من كل أنواع الثمار[١٠] .

ويبدو أن الإسكندر توقف عند جزيرة (فيلكه) بعد عودته من الهند، وقد عثر فيها على آثار وبنايات متعددة بضمنها بيت يتألف من اثنتي عشرة حجرة، عثر في واحدة منها على قالب يمثل الإسكندر المقدوني بعيون واسعة وأنف روماني، كما عثر بها على صخرة مدونة باللغة اليونانية كانت مكرسة للإله (زيوس) و(بوسايدون) — رب البحار اليوناني — والإلهة (أرتميس) ربة

الجزيرة، وربما استعمل الملاحون الذين كانوا يمخرون مياه الخليج العربي من العراق وإليه هذه الجزيرة للراحة والتزود بالماء العذب والطعام وعبادة الربة (أرتميس)[١١] . ومن الواضح أنه كانت توجد حامية يونانية في هذه الجزيرة لعلها من بقايا الجيش الذي بعث به الإسكندر للسيطرة على الخليج العربي ولفتح الهند والجزر المقابلة لبلاد العرب وسواحـل شبه الجزيرة العربية[١٢] .

وقد عثرت البعثات الأثرية في هذه الجزيرة على مجموعة من الآثار بضمنها أنواع من الفخار والأختام والآجر ترجع إلى عهود متباينة وموغلة في القدم يل وأقدم من عهود اليونانيين، وترجع بتاريخ الجزيرة إلى حوالي الألف الثالث قبل الميلاد[١٣] كما تم العثور بها على عملات نقدية يونانية تم صكها باسم الإسكندر الأكبر في أيام (سلوقس الأول) (٣١٠-٣٠٠)ق.م[١٤] .

مما لاشك فيه أن وجود تلك الشواهد الأثرية والعملات النقدية اليونانية يدل دلالة واضحة على عمق الصلات بين مراكز الخليج العربي وبلاد اليونان ثم محاولات اليونان بسط سيطرتهم على الخليج العربي .

ومن المدن التي بناها الإسكندر في الخليج العربي (شاراكس/خاراكس) (Charax) وهي (المحمرة)، والتي بناها عند ملتقى نهر (كارون) بدجلة، وقد تحدث عنها (بلليني الأكبر) وذكر أنها مدينة في بلاد العرب وعدها بداية حدود العربية السعيدة وجزءاً منها[١٥] .

وقد دعيت (الإسكندرية) نسبة إلى (الإسكندر)، وتعرضت المدينة للتخريب جراء فيضانات الأنهار وإغراقها لها أكثر من مرة، ثم أعاد بناءها (أنطيو خوس الرابع) (Antiochus Epiphanes IV) (١٧٥-١٦٣)ق.م، ودعيت باسمه ثم تخربت مـرة أخـرى فرممهـا وأعـاد بناءهـا الملك (سباسينس/سباسينوس)

ملك العرب المجاورين، وأنشأ لها سداً لحمايتها، وأسماها باسمه (Charax Spasinou)[١٦] .

ومما لاشك فيه أن اهتمام الإسكندر ببناء مدينة (المحمرة/الكرخة)، ارتبط بمشروعه الكبير في السيطرة على بلاد العرب، إذ كان يعدها مركزاً تجارياً مهماً في التجارة مع الهند وبلاد العرب[١٧] .

وبعد أن بسط الإسكندر سلطانه على حدود السند في النصف الثاني من القرن الرابع قبل الميلاد، أبدى اهتماماً كبيراً لإعادة النشاط التجاري بين ساحل السند والخليج العربي، فأرسل بعثة استكشافية لهذا الغرض تحت قيادة (نيرخوس) (Nearchus) غير أن الأقدار حالت بين الإسكندر وطموحاته فمات عام ٣٢٣ ق.م قبل أن يحقق طموحاته[١٨] .

وقد كان على خلفاء الإسكندر من السلوقيين والبطالمة، أن يحققوا المشروع التجاري الكبير الذي كان قد بدأه الإسكندر . ومن الواضح أن (بطالمة) مصر كانوا أنشط من السلوقيين في مجال الاشتغال بالتجارة البحرية الجنوبية، والاستفادة من البحر، إذ وجهوا أنظارهم نحو البحار الجنوبية، فأرسلوا بعثات كشفية متعددة لدراسة أحوال البحر الأحمر والسواحل والشعوب المطلة عليه وثروته[١٩] .

وكان من المتوقع من ملوك السلوقيين الذين بسطوا سلطانهم على سوريا أن ينشئوا تجارة رابحة مع الهند والبحر المتوسط من خلال الخليج العربي، سالكين الطريق البحري الذي وضع معالمه نيارخوس (Nearchus)، ثم تعبر تلك التجارة إمبراطوريتهم في أرض الجزيرة وشمال سوريا، ويبدو أنهم ركزوا

جل اهتمامهم في الحصول على الفيلة من الهند براً عن طريق إيران، كما كان خصومهم البطالمة في مصر يجلبونها من الحبشة لأغراض حربية[٢٠].

غير أن ذلك لا يعني غياب الصلات التجارية بين مراكز الخليج العربي والهند، فقد أرسل (سلوقس نيكاتور) (٣١٢-٢٨٠)ق.م كل من (ميجاسثنيس) (Megasthenes) و(ديماخوس) (Deimachos) إلى ملك الهند (تشاندرا جوبتا) وخليفته (بندوسارا) (Bindusara)، وإلى (باتالي — بوترا) (Pataliputra)، وإلى بلاط مملكة (موريا) (Maurya) وهي دولة هندية أسسها الملك (تشاندرا جوبتا) حوالي ٣١٥ق.م[٢١].

ومما يذكر أن ملك الهند (تشاندرا جوبتا)، أقام عدداً من الموظفين للاتصال بالأجانب والسهر على راحتهم أثناء زيارتهم للهند، ونستنتج من كل ذلك أن التجارة بين الخليج العربي وبلاد الهند لم تكن قد وقفت تماماً أو هبطت لدرجة كبيرة في عهد السلوقيين[٢٢] إذ كان النشاط التجاري متركزاً بيد العرب وبخاصة في (الجرها) (Gerrha) على ساحل الاحساء على الأقل منذ القرن الثالث قبل الميلاد، ولم يتمكن السلوقيون من بسط هيمنتهم على الخليج العربي والاتجار به، لأن حكومتهم في العراق كانت ضعيفة[٢٣] ومهما يكن من أمر فقد أدى دخول اليونان إلى البحار الجنوبية من الخليج العربي والبحر الأحمر، إلى احتكاك مباشر بين الثقافات اليونانية والثقافات الشرقية، إذ تم العثور على كتابات يونانية في مواضع متعددة من الخليج العربي، تتحدث عن وجود اليونان في تلك المواضع، فقد تم العثور على كتابات من أيام السلوقيين في جزيرة (فيلكا) من جزر الكويت، تلك الجزيرة الصغيرة التي كشفت البعثة الدنمركية عن بعض أسرارها الأثرية والتاريخية، أثناء قيامها بحفرياتها بها، إذ تم العثور على آثار ترجع إلى العصور البرونزية والحديدية، ثم على آثار تدل

على صلات الجزيرة بالجزر الأخرى مثل (دلمون/البحرين) وصلاتها بالفرس ثم اليونان زمن (الإسكندر المقدوني) وخلفائه[٢٤] .

ثانياً : أهم المدن والمراكز التجارية في الخليج العرب وصلاتها التجارية ببلاد الهند :

تومئ الشواهد الأثرية والتاريخية التي تم العثور عليها في مراكز حضارية متعددة في الخليج العربي إلى وجود صلات ثقافية وتجارية مبكرة منذ فجر التاريخ على الأقل منذ الألف الثالث قبل الميلاد، بين الخليج العربي وبلاد الهند والشرق الأقصى، وقد جاءت المصادر الكلاسيكية اليونانية والرومانية مؤيدة لتلك الصلات وأبرزت دور عرب الخليج العربي في الوساطة التجارية بين أصقاع الشرق الأقصى وخاصة بلاد الهند وشعوب العالم الغربي القديم، وذلك من خلال عدد من المدن والمراكز التجارية التي ازدهرت في الخليج العربي، وسيكتفي الباحث بذكر أبرزها :

(جرهاء) (Gerrha) : وهي مدينة مهمة على ساحل الاحساء، وقد تباينت آراء المؤرخين والدارسين فيما يتصل بتحديد موقعها، غير أن فريقاً كبيراً منهم يرى أنها (الجرعاء) أو (العجير) وكانت الجرعاء قائمة بالقرب من ميناء (العجير) الحالي[٢٥] وكانت من مدن منطقة الخليج العربي المهمة خلال العصر الهيلنستي[٢٦] . ويذكر (الهمداني)[٢٧] أن (الجرهاء) هي (الجرعاء) وهي سوق الاحساء التي تتابع عليها العرب .

ويذكر (إيراتو سثنيس) (Eratosthenes) (٢٧٦-١٩٦)ق.م أن (الجرهاء/Gerrha) مدينة تقع على خليج عميق ويسكنها الكلدانيون المنفيون

من (بابل)، وأنها تحتوي على الملح، ويعيش سكانها في بيوت مبنية من صخور الملح وترش جدرانها بالماء باستمرار نتيجة لحرارة الشمس اللاذعة، مما قد يؤدي إلى سقوطها، وبذلك يحافظ أهلها على صلابة وتماسك جدران منازلهم[٢٨] . وتبعد مدينة (جرها) عن مياه الخليج العربي حوالي مائتي (ستاديا)[٢٩] كما يذكر (إيراتوسثنيس)، ويعمل الجرهائيون في تجارة طيوب وبضائع بلاد العرب عن طريق البر غير أن (أرسطوبولس) (Aristobulus)[٣٠] يقول : إن الجرهائيين يستوردون تجارتهم بواسطة المراكب الخشبية، سالكين طريقاً مائياً إلى (بابل) ثم يبحرون بها إلى الفرات، وبعد ذلك ينقلونها براً إلى شتى الأصقاع[٣١] .

ويتضح لنا من حديث (إيراتوسثنيس) السابق، أن أهل (الجرهاء) كانوا ينقلون تجارتهم بحراً عبر الخليج العربي بواسطة المراكب الخشبية فضلاً عن طريق البر بواسطة القوافل التجارية .

وكانت (الجرهاء) في القرن الثالث قبل الميلاد مركزاً أساسياً للتجارة الهندية، إذ كان أهلها العرب آنذاك سادة الملاحة في الخليج العربي[٣٢] . وكان تجار (الجرهاء) من أنشط التجار فقد تاجروا مع عرب جنوب الجزيرة (اليمن) إذ ذكر (إيراتوسثنيس) أن الجرهائيين كانوا يصلون إلى (حضرموت) خلال أربعين يوماً[٣٣] .

ويحدثنا (أجاثرشيدس) الكنيدي المتوفى حوالي عام ١٢٠ قبل الميلاد قائلاً : "لا يبدو أن ثمة شعباً أغنى من الجرهائيين والسبأيين، فقد كانوا وكلاء لكل شيء يقع تحت اسم النقل من آسيا وأوروبا، وأنهم الذين جعلوا من سوريا البطلمية غنية بالذهب وأتاحوا للتجار الفينيقيين تجارة رابحة وآلافاً من الأشياء الأخرى"[٣٤] . ويذكر (أجاثارشيدس) أن الجرهائيين نافسوا السبأيين

بالتجارة، وأن (الجرهاء) تعد محطة تجارية أساسية على الساحل الشرقي لبلاد العرب[٣٥] كما تاجر الجرهائيون مع (سلوقيا) (Seleucia) (تل عمر) الحالية على نهر دجلة التي أسسها (سلوقس/نيكاتور) عام ٣٠٥ ق.م عاصمة لملكه، وقد تطورت مدينة (جرهاء) وأصبحت سوقاً كبيراً لتجارة التبادل بين عرب شبه الجزيرة العربية وممراً تجارياً مهماً لبضائع الهند[٣٦] .

وقد اكتسبت (الجرهاء) شهرة واسعة في عالم التجارة آنذاك بسبب مركزها التجاري الممتاز الذي وصفه (بوليبيوس) (Polybios) (٢٠٤-١٢٢ ق.م) وذكر أنها كانت ملتقى القوافل القادمة من بلاد العرب الجنوبية (اليمن) وسوريا والعراق والحجاز وبلاد الهند وكانت مرتبطة بحراً مع (باتالا) (حيدر أباد)[٣٧] وكانت صلتها التجارية بالهند متوطدة فضلاً عن قيام الجرهائيون بتوريد البخور والمر والورس وغير ذلك من منتجات بلاد العرب الجنوبية إلى بلاد ما بين النهرين، كما أنهم حاولوا منافسة المعينيين في التجارة مع مناطق حوض البحر المتوسط[٣٨] وقد هاجم (أنتيوخوس الثالث) (Antiochus III) (الجرهاء) عام ٢٠٥ ق.م بهدف الاستيلاء على تلك المدينة الغنية الكانزة للذهب والفضة واللؤلؤ والأحجار الكريمة وإلحاقها بحكومته، ولكن أهلها استرضوه بمقادير وفيرة من الفضة واللبان والمر وطلبوا من الملك (أنتيوخوس الثالث) ألا يقضي على ما أعطتهم الآلهة من سلام وحرية خالدين، فرضي الملك وعاد بحملته حاملاً جزية كبيرة من الفضة والأحجار الكريمة والبخور، وبذلك اشترت الجرهاء سلامها وحريتها من ذلك الطامع بالمال[٣٩] .

ومن الجدير بالملاحظة، أن تجار الخليج العربي لاسيما تجار الجرهاء استمروا في وساطتهم التجارية مع بلاد الهند والشرق الأقصى، قروناً عديدة بدون أية محاولة للتدخل من قبل اليونان السلوقيين، باستثناء ما حدث من قبل (أنتيوخوس الثالث)، ولا يخفى أن السلوقيين كانت لهم تجارة واسعة مع

الهند عن طريق (إيران)، أيضاً قصروا اهتمامهم على تجارة الهند والصين عن طريق البر فقط، ويمكننا القول : إنه لم يحدث في الخليج العربي مثل ما حدث في منطقة البحر الأحمر من منافسة اليونان للعرب[٤٠]، أي أن تجارة الخليج العربي ظلت بيد التجار العرب الخليجيين خلال الحقبة السالفة الذكر .

ويبدو أن (الجرهاء) كانت قد بلغت أوج نشاطها التجاري في هذا العهد، وأنها استمرت على ذلك مدة غير قصيرة، غير أننا لا ندري إلى متى ظلت على نشاطها ذاك، ويظهر أن مدناً أخرى في الخليج العربي، أخذت تنافس (الجرهاء) لاسيما على تجارة الهند والشرق الأقصى ومن تلك المدن (خاراكس) (Charax)، فأثرت تلك المنافسة على (الجرهاء) وذلك بتحويل الطريق البحرية عنها، وتحسن وضع صناعة السفن مما أدى إلى تمكنها من قطع مسافات واسعة دون حاجة إلى التوقف في موانئ (الجرهاء)، أو أن الجرهائيين لم يتمكنوا من مزاحمة السفن الأخرى فأخذ نجم (الجرهاء) في الأفول بالتدريج[٤١] بدليل أننا لم نجد لها ذكراً لدى مؤلف كتاب (دليل البحر الإرثيري) الذي ربما كتبه صاحبه في النصف الثاني من القرن الأول الميلادي (The per plus of the Eritrean Sea)، ومنذ الشطر الأخير من القرن الأول قبل الميلاد كانت روما قد انتهت من إخضاع المناطق المطلة على القسم الشرقي للبحر المتوسط، ومن ثم فرض نفوذها على الخطوط التجارية البحرية الموجودة به والموانئ المطلة عليها ونهايات الطرق التجارية البرية المؤدية إليه، وقد واكب ذلك التوسع الروماني، رخاء كبير لدى المجتمع الروماني كان أحد مظاهره استهلاك كبير للطيوب والتوابل والمنتجات الشرقية[٤٢] لاسيما منتجات الهند .

وقد وجهت روما أنظارها إلى حدود الجزيرة العربية وموانئها وبخاصة بعد أن برزت القوة (الفرثية) التي كانت منطقة سيطرتها تمتد عبر وادي الرافدين، وكانت في حالة صراع دائم مع الرومان استمر سجالاً من القرن الأول قبل الميلاد إلى القرن الثاني الميلادي، وقد تسبب ذلك الصراع في تهديد الفرثيين للطرق التجارية البرية الشمالية التي كانت تربط (روما) بالشرق الأقصى مروراً بآسيا الصغرى، ومن ثم كان على (روما) أن تبحث عن طريق آخر يصلها بسواحل الجزيرة العربية ثم موانئ الهند[٤٣].

والمعروف أنه لم يكن لشبه الجزيرة العربية سوى طريقين بحريين، طريق البحر الأحمر وطريق الخليج العربي، وقد حاولت روما من خلال بسط سيطرتها على مصر عام ٣١ ق.م، السيطرة على طريق البحر الأحمر إذ أرسلت حملة بقيادة (أليوس جالوس) الحاكم الروماني في مصر لغزو جنوب الجزيرة (اليمن) بهدف إحكام قبضة روما على طريق البحر الأحمر، ولكن الحملة فشلت عام (٢٤/٢٥) ق.م في تحقيق أهداف روما في جنوب الجزيرة[٤٤].

كما أن طريق البحر الأحمر كان محفوفاً بالمخاطر إذ كان عرضة لأعمال القرصنة البحرية التي كانت تفتك بالسفن التجارية هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى كانت تنتشر بذلك الطريق الشعاب المرجانية الضخمة فضلاً عن مخاطر أخرى كانت تؤدي إلى غرق السفن بمن عليها، وقد أشار الكتاب اليونانيون إلى ذلك في مؤلفاتهم[٤٥].

وبذلك نجد أن طريق الخليج العربي اكتسب أهمية خاصة في أنظار الرومان لاسيما فيما يتصل بتجاراتهم مع الهند والشرق الأقصى غير أن تجارة الخليج العربي طوال عهد الإمبراطورية الرومانية، ظلت بيد عرب الخليج الذين كانوا يقومون بدور الوسيط التجاري بين الشرق والغرب من خلال مراكز تجارية كانت تشغل مركزاً مرموقاً في التجارة الدولية آنذاك ومن تلك المراكز

(خاراكس) (Charax) وجارتها (أبولوجوس) (Apologus)[٤٦] وهما على التوالي (المحمرة/الكرخة) و(الأبلة) اللتان حققتا شهرة واسعة لاسيما في القرن الأول الميلادي الذي اشتد فيه الإقبال على السلع والكماليات المستوردة من الهند والصين في كل من روما والإسكندرية والمدن الأخرى، لذلك يعد القرن الأول الميلادي أزهى عصور تجارة الهند مع الغرب، ومن الواضح أن عرب الخليج كان لهم دور أساسي في التجارة في عصر الإمبراطورية الرومانية، وكانوا في الواقع هم المسيطرين الحقيقيين على التجارة الدولية في الخليج العربي الممر المائي الدولي[٤٧].

(خاراكس/شراكس - Charax) (المحمرة/الكرخة) :

ذكرنا سلفاً أنها من بناء (الإسكندر المقدوني) الذي أطلق عليها (الإسكندرية) نسبة إليه، وقد تحدث عنها (بلليني الأكبر)، بشيء من التفصيل، وذكر أنها تقع في أقصى فجوة من الخليج العربي، وأنها تعد باب العربية السعيدة، وحدد موقعها عند ملتقى نهر (قارون/كارون) بنهر دجلة، وأنها شيدت على مرتفع صناعي ويبلغ عرضها زهاء ميلين، وقد أسكن بها (الإسكندر) من بقي من سكان مدينة (ديورين/Durine) الملكية التي دمرت حينئذ كما أسكن بها من بقي من جنوده المرضى والمقعدين وخصص بها مقاطعة للمقدونيين (Macedonians) أسماها (بلايوم/Pelaeum) تخليداً للمكان الذي ولد فيه (الإسكندر)[٤٨].

وقد عمل النهران عملهما في تخريب تلك المدينة وتم إعادة بنائها من قبل الملك السلوقي (أنتيوخوس الخامس) ملك سوريا وأطلق عليها اسمه فسميت (Antiocheia)، ثم خربتها فيضانات الأنهار وأعاد بناءها ملك العرب

المجاورين (سباسينس)، وأطلق عليها اسمه فدعيت (Spasinu-Charax) وقد شيد لها رصيفاً لحمايتها ورفع مستوى الأرض المجاورة لها مسافة ٦ أميال طولاً وأقل من ذلك بقليل عرضاً، وتبعد المدينة عن ساحل البحر زهاء ١٢٠ ميلا في زمن بلليني[٤٩].

وكانت توجد بمدينة (خاراكس) جاليات متباينة من اليونانيين والتدمريين والرومان والأنباط بهدف التجارة إذ كانت مركزاً للتجارة مع الهند وكانت اتصالاتها البحرية ببلاد الهند تمتد إلى (بارباريكون) عند مصب نهر السند، وكان تجار (خاراكس) يجنون أرباحاً طائلة من تجارة الهند لاسيما بعد أن اشتدت المنافسة بين تجار (تدمر) في سوريا والأنباط على بضائع هذه المدينة، فقد كان التجار من الأنباط وسواهم يقومون بنقل السلع الهندية من (خاراكس) عبر الخليج العربي إلى البتراء، ثم يتم تجهيزها للغرب الروماني[٥٠].

ويرى بعض الدارسين أن هذه المدينة قد استقلت عندما ضعفت قوة السلوقيين في الشرق وكونت دولة تعرف بـ (ميسان)[٥١]، وفي العصر الروماني كانت مسيطرة على تجارة الخليج العربي – فضلاً عن جارتها الأبلة – وكانت لها صلات دبلوماسية مع روما، ويبدو أن الملوك (الفرثيين) لم يتدخلوا في شئونها، وقد كان لها عملة نقدية خاصة بها، كما سمحت بتناول عملات البلدان الأخرى بها بما يتلاءم مع مركزها الدولي[٥٢]، وذلك يدل على بعض مظاهر الرخاء والازدهار الحضاري الذي تمتعت به مدينة (خاراكس).

وقد وصفها الرحالة القدماء، وتوافد لزيارتها الملوك، منهم الملك (عبود) ربما ابن (سباسينوس) السالف الذكر، الذي أسس أسطولاً في الخليج العربي استعمله لحماية الطريق التجاري مع الهند[٥٣].

كما زارها الرحالة الصيني (كان ينكك) عام ٩٧م ووصفها في كتابه (رحلة في البحر الكبير – الخليج العربي – ومدينة الكرخة)[٥٤] وذكر (بلليني الأكبر أنها كانت مسقط رأس الجغرافي الكبير ديونيسيوس (Dionysius)[٥٥] .

وبقدر اتصال الأمر بالتجارة، فقد كانت (خاراكس) ملتقى التجار من شتى الأصقاع، وسوقاً كبيراً للبضائع الشرقية القادمة من الهند والصين، والسلع القادمة من أسواق البحر المتوسط[٥٦] فضلاً عن سلع جنوب الجزيرة العربية (اليمن القديم) .

ومما يذكره المؤرخون أن الإمبراطور الروماني (تراجان) (٩٨–١١٧)م وقف على شاطئ الخليج العربي عند كرخ ميسان فرأى سفينة تمخر مياه الخليج متجهة إلى الهند فتأسف لتقدم العمر به فلم يعد بوسعه عبور المياه والوصول إلى أصقاع الهند والشرق الأقصى[٥٧] .

وقد ساعدت الظروف الطبيعية والسياسية على نجاح مدينة (خاراكس) مما جعلها مركزاً تجارياً مهماً بين الشرق والغرب لمدة تقارب (ثلاثة قرون ونصف القرن)، وتبعاً للظروف السياسية التي كانت تسود المنطقة فإن ولاء (خاراكس) كان يتأرجح بين الرومان (والفرثيين) وذلك بما يتفق مع مصالحها، ولكنها على الرغم من ذلك ظلت تتمتع بقدر وافر من الاستقلال والازدهار حتى مجيء (الساسانيين) عندما سار (أردشير الأول) إلى ميسان) واستولى على مدنها (خاراكس) و(فرات) وقتل ملكها (باندو)، ونظراً للعداء والصراع الذي كان بين الدولتين الرومانية والساسانية، فقد تناقصت علاقات (خاراكس) بالغرب وتناقص قدوم تجار مدينة (تدمر) إليها بعد التدمير والخراب الذي حل بتدمر على يد الرومان[٥٨] .

ولكن (خاراكس) على الرغم من كل ذلك ظلت من خلال (الفرات) و(الأبلة) مركزاً للتجارة الهندية في العهد الساساني وبخاصة عندما سيطر الساسانيون على تجارة المحيط الهندي في القرن السادس الميلادي، وبقيت (خاراكس) كذلك حتى مجيء الإسلام، وأصبحت تعرف لدى المؤرخين المسلمين باسم كرخ ميسان وفرات البصرة[٥٩].

الأبُلّه Apologos :

ميناء على رأس الخليج العربي، ويعتقد بعض الدارسين أنها ميناء مدينة (فرات) التابع لـ (خاراكس)، أو أنها ميناء (طريدون)[٦٠] في حين يرى آخرون أنها (قرية كوت الزين) الواقعة جنوب (أبي الخصيب)، وأنه أطلق عليها ركيزة الهند لقوة صلتها ببلاد الهند عن طريق الخليج العربي[٦١].

والأبلة ميناء عتيق يعود تاريخه إلى عهد البابليين والأشوريين، غير أنها فقدت أهميتها عند ظهور ميناء (طريدون) في العصر السلوقي، لذلك لا نجد لها ذكراً في المصادر الكلاسيكية (اليونانية والرومانية) باستثناء كتاب (دليل البحر الأرثيري)[٦٢].

وقد ذكر (Apologos) مع (أمانا/Ommna) ذكر أنها مدينة أسواق كبيرة تأتي إليهما السفن الكبيرة من (بريجازا) السالفة الذكر بانتظام، وهي محملة بخشب الصندل والنحاس وخشب الساج والخشب الأسود وخشب الأبنوس، ومن سوق هاتين المدينتين يصدر إلى الهند وإلى بلاد العرب أيضاً الكثير من اللؤلؤ والأرجوان والثياب المصنوعة هناك على طراز زي تلك البلاد (الخليج العربي) والخمر وكميات كبيرة من التمر والذهب والرقيق[٦٣] وبذلك كانت

الأبله مركزاً تجارياً دولياً معترفاً به وسوقاً دولية للمتاجرة مع بلاد الهند وبلاد العرب، وكانت السفن التجارية تتوافد إليها من شتى الأصقاع في عصر الإمبراطورية الرومانية، ونظراً للنشاط التجاري الواسع الذي شهدته (الأبله) لاسيما مع بلاد الهند فقد عرفت في المصادر التاريخية بـ (فرج الهند) و (فرضة البحرين وعمان والهند والصين) وإنها (مرفأ سفن البحر من عمان والبحرين وفارس والهند والصين)[٦٤] .

وكانت كل من (الأبلة) و (خاراكس) تتجران مع الهند فكانت السلع التي تصدرها (أبولوجوس الأبله) إلى اليمن تصدر أيضاً إلى (بريجازا) (Barygaza) في خليج (كمباي/Cambay) بالهند، وكانت السفن الكبيرة تعود من هناك محملة بالنحاس والأبنوس وأصناف الخشب السالف الذكر، ويتحدث مؤلف كتاب (دليل البحر الأرثيري) عن ميناء يسمى (Ommana) (أمانا/عمانه) ويبدو أنه ميناء (صحار) أو مسقط (عمان)[٦٥] .

وكان تجار الخليج العربي يقومون بالتوسط في نقل البضائع من الهند وأفريقية ويوصلونها إلى موانئ العراق أو إلى موانئ الخليج العربي، ثم تنتقل إما بالطرق المائية إلى إيران والعراق، وإما بالطرق البرية، حيث تنقل السلع التجارية إلى مدينة (خاراكس/الكرخه) ثم توزع منها إلى مختلف الأصقاع، أو إلى ميناء (أبولوجوس/الأبله)، ومنها إلى سلوقيا على نهر دجلة مقابل (طيسفون/المدائن) الموضع المعروف اليوم بـ (سلمان باك)، وكانت عاصمة السلوقيين آنذاك، أو إلى مواضع أخرى على نهر الفرات حيث تنتقل منها براً إلى بلاد الشام[٦٦] .

وكان العرب الأنباط ينقلون التجارة من (غزة) على البحر المتوسط إلى (الأبله) على الخليج العربي، كما كانت قوافلهم تتوقف في (تيماء) وتتصل بتجارة العرب المعروفة برحلة الشتاء والصيف التي كانت بين الشام واليمن، وقد ساعد على نمو هذه التجارة النشاط الذي دب في التجارة الهندية في القرن الثاني الميلادي فأدى هذا إلى ازدهار طريق الأبله البتراء وغزة[٦٧] .

ومن ذلك نجد أن الخليج العربي كان طريقاً مهماً للتجارة الدولية لاسيما تجارة الهند والصين التي كانت تحملها السفن صاعدة في الفرات حتى تقترب من البحر المتوسط ومن ثم كان قيام طريق الهلال الخصيب التجاري الكبير، ونشأة مدن تجارية كانت بمثابة المستودعات الضخمة بين بيزنطة ودولة الساسانيين[٦٨] .

ثالثاً : طرق التجارة بين الخليج العربي والهند

أولاً : الطرق البحرية

كان الخليج العربي ميداناً رائعاً للملاحة بين جنوب غرب آسيا والشرق الأقصى، بل إنه كان مدرسة قديمة للملاحة، بسبب وجود مصائد اللؤلؤ به واعتماد أهله على البحر[٦٩] فضلاً عن بعده عن العوامل المؤثرة في بحر العرب، وضحالة مياهه وهدوئه النسبي قياساً على البحار الأخرى، وطول سواحله التي تصل إلى ٢٠٠٠ ميل مما جعله صالحاً للملاحة منذ أقدم العصور[٧٠] .

ويرجع المؤرخون النشاط البحري الكبير للخليج العربي إلى الألف الثالث قبل الميلاد، منذ أيام الحضارة السومرية، وتومئ الآثار التي وجدت في مصر

منذ عصر ما قبل الأسرات إلى وجود صلات بحرية بين الخليج العربي والبحر الأحمر منذ أكثر ممن سبعة آلاف عام[٧١] .

وتؤكد الحفريات الأثرية التي جرت في (البحرين) وجزيرة (فيلكا) قرب الكويت، وفي شبه جزيرة (قطر)، أن (البحرين/دلمون) كانت المنطقة المحورية في الصلات التجارية الدولية وبخاصة في الجناح الشرقي لشبه الجزيرة العربية، وأنها البلاد التي أطلق عليها السومريون البلاد المقدسة (دلمون)، وأنها كانت منذ الألف الثالث قبل الميلاد المركز الأساسي للإبحار صوب جنوب بلاد ما بين النهرين (شمالاً)، وباتجاه (عمان) وشمال غرب ساحل هندستان (جنوباً)[٧٢] .

وعلى أقل تقدير بإمكاننا الاعتقاد بأن محاولات معرفة الطرق البحرية القريبة من الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية، قد بدأت منذ الألف الثالث قبل الميلاد، إذ غامر البحارة (الدلمونيون/البحرينيون) منذ تلك الحقبة في الولوج إلى ما وراء الخليج العربي باتجاه الشرق وأقاموا صلات تجارية مع (ميلوخا/ميلوكا) الواقعة في الشمال الغربي من ساحل (هندستان) وجلبوا من هناك الأخشاب وغيرها من منتجات تلك البلاد[٧٣] إذ كانت سفن (دلمون/البحرين) تغادر السواحل الشرقية لشبه الجزيرة العربية مارة عبر مضيق هرمز بمحاذاة الساحل الشرقي للخليج العربي متجهة نحو سواحل بلوجستان الجنوبية[٧٤] .

وغني عن القول أن تجار الخليج العربي، كانوا بطبيعة مركزهم الجغرافي أكثر الشعوب اتصالاً وحرصاً على الاحتفاظ بدورهم في حركة استيراد المنتجات الهندية بأنواعها ونقلها عبر أراضيهم إلى شواطئ البحر المتوسط[٧٥] .

وكان الطريق البحري بين الخليج العربي وساحل الهند يبدأ من أحد الموانئ الواقعة في رأس الخليج مثل (خاراكس/المحمرة) (كرخ/ميسان)، ماراً بعدد من الموانئ والمراكز العربية في الخليج العربي مثل (فيلكا)، (البحرين/دلمون)، الجرهاء) (الجرعاء/العجير) ثم يسير هذا الطريق محاذياً لساحل الخليج العربي ماراً بعدد آخر من الموانئ مثل : (تاروت) ثم (عمانا) (صحار) ثم ساحل كرمانيا، ويسير في الطريق نفسه الذي تسير فيه السفن القادمة من البحر الأحمر قاصدة (الهند)، وكانت السفن تقف في عدد من الموانئ الهندية على الساحل الغربي مثل (بربريكم) و(بريغازا/ بريجازا)، وقد تستمر إلى السواحل الغربية والجنوبية لبلاد الهند، وقد كان هذا الطريق يستعمل خلال الألف الثالث والثاني قبل الميلاد[٧٦] .

وفي حقب متأخرة أصبحت الرحلات البحرية تنطلق مباشرة من أحد الموانئ في جنوب الجزيرة إلى السواحل الهندية عبر المحيط الهندي دون الحاجة إلى الإبحار بمحاذاة الساحل، بل أصبحت السفن التي تريد الموانئ الغربية أو الشمالية لبلاد الهند تنطلق من (عدن) أو (قنا) على البحر العربي وتسير بمحاذاة الساحل مدة ثلاثة أيام ثم تتجه عبر المحيط الهندي نحو موانئ بلاد الهند (بربريكم أو بريجازا)[٧٧] .

وكان استعمال الطرق السالفة الذكرقد بدأ بعد أن اكتشف الرومان أسرار الرياح الموسمية، إذ كانت الرحلات المتجهة إلى (الهند) تتم في أوقات هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية خلال المدة بين يوليو وأغسطس، أما رحلة العودة فكانت تسير مع هبوب الرياح الشمالية الشرقية في المدة من ديسمبر إلى يناير[٧٨] .

وكانت توجد طرق أخرى فرعية بين بلاد الهند وبلاد الخليج العربي من خلال موانئ جنوب الجزيرة وعمان ومن هذه الطرق :

١ – طرق كانت تنطلق من شمال غرب وجنوب غرب الهند إلى (أوكليس) عند باب المندب مباشرة وذلك بمساعدة الرياح الموسمية[٧٩] السالفة الذكر .

٢ – طريق آخر كان يتجه من بلاد الهند إلى ميناء (موشا) في (ظفار)، إذ كانت السفن تبحر من الهند متأخرة فتقضي فصل الشتاء في هذا الميناء وتقوم بعملية التبادل التجاري[٨٠] . وهو الطريق الذي أشار إليه مؤلف كتاب (دليل البحر الأرثيري)[٨١] فقد ذكر أن السفن القادمة من الموانئ الهندية (داميريكا)[٨٢] و(بريغازا)[٨٣] إذا وصلت متأخرة فإنها تشتوا في ميناء (موشا) وتمارس التجارة هناك . وكانت تلك السفن تواصل رحلتها فيما بعد عبر الخليج العربي إلى موانئ رأس الخليج العربي لتصل بتجارة الهند إلى شعوب البحر المتوسط[٨٤] .

وكان الإغريق قد عرفوا هذا الطريق البحري الذي يصل العالم الغربي بالهند قبل العصر المسيحي بمدة بعيدة، وربما كان ذلك قبل عهد (سكيلاكس) (Skylax) صديق هيرودوتس، وقبل زمن (نيرخوس) (Nearchus) والإسكندر الأكبر، واستعمل هذا الطريق البحري لإرسال البضائع إلى (سلوقية) على نهر الفرات، ومن (خاراكس) (المحمرة/الكرخة) عبر الخليج العربي، وعلى طول الساحل الجنوبي لـ (جدروسيا) (Gedrosia) (ساحل كرمانيا) إلى (باتالا) (Patala) (حيدر أباد) في أسفل نهر السند[٨٥] .

وقد هُجر طريق الخليج العربي بعد ذلك في عهد السلوقيين عندما فقدوا السيطرة على (سوريا)، كما تأثر ذلك الطريق بسبب العداء بين الفرس والروم

إذ كانت البضائع الهندية المنقولة إلى الخليج العربي ومن ثم إلى روما، تمر ببلاد الفرس[٨٦] .

ثانياً : الطرق البرية :

تذكر المصادر الكلاسيكية (اليونانية والرومانية) أن السفن التجارية كانت تأتي من بلاد الهند وهي محملة ببضائع تلك البلاد وترسوفي موانئ جنوب الجزيرة العربية (اليمن القديم) مثل (عدن) (Eudaemon Arabic) و(قنا/ بير علي) (Cana) وأوكليس (Ocelis) عند باب المندب، وتفرغ حمولتها في تلك الموانئ، وكان التجار يأتون إليها للبيع والشراء من شتى الأصقاع[٨٧] ومن ضمنهم تجار الخليج العربي لاسيما الجرهائيون الذي يذكر (إيراتوسثنيس) أنهم كانوا يصلون إلى حضر موت في ٤٠ يوماً[٨٨] . وكانت البضائع تنتقل برًا من (عدن) و (قنا) و(أكليس) إلى (شبوه) و(تمنع) مراكز تجميع المواد العطرية (اللبان) و(المر) ثم تنتقل عبر طرق القوافل التجارية إلى شرق الجزيرة العربية وشمالها ومنها شعوب البحر المتوسط[٨٩] .

وخلال القرنين الرابع والثالث قبل الميلاد، كان التجار ومن ضمنهم تجار الخليج العربي، بعد أن يشتروا بضاعتهم يقومون بتعبئتها في شولات جلدية ومن ثم يتم تسويقها من خلال طريقين رئيسيين :

الأول : ينطلق من الحاضرة الحضرمية(شبوه) حتى (الجرهاء) على الخليج العربي[٩٠] وكانت القوافل تقطع هذا الطريق خلال ٤٠ يوماً[٩١]، وكان

تجار الخليج لاسيما أهل (الجرهاء) ينقلون تلك البضاعة باتجاهين مختلفين، إما عن طريق البحر، وإما عن طريق البر باتجاه بلاد الرافدين .

والطريق الثاني : (طريق القوافل الرئيسي) وكان ينطلق من العاصمة القتبانية (تمنع) حتى غزة على البحر المتوسط[٩٢] وكانت القوافل تقطع هذا الطريق في ٦٥ يوماً[٩٣] .

والمعروف أن الطريق الرئيسي (طريق البخور) الذي كان ينطلق من جنوب الجزيرة من (تمنع) و(شبوة) ويمر بـ (مأرب)، عندما كان يصل إلى (نجران) كان يتفرع إلى طريقين، الأول : يواصل سيره شمالاً حتى (ديدان/العلا)، والثاني كان يتجه من (نجران) شرقاً ويمر (بقرية الفاو) ويعبر جبال (طويق) عند السليل والخماسين ثم واحات (ليلى) والأفلاج ويمر بالخرج ثم جنوب مدينة **(Irada)** (الرياض) الحالية، ثم يتجه شرقاً مخترقاً أطراف الدهناء و(عنابة) **(Inapha)**، ثم(الهفوف) على ساحل الخليج العربي، ويستمر حتى يصل إلى (الجرهاء)[٩٤]، وكان الجرهائيون بدورهم يقومون بنقل هذه البضائع إلى بلاد الرافدين أو إلى البحر المتوسط وغير ذلك من الأصقاع[٩٥] .

وكان هناك طريق بري آخر يصل بين موانئ ومراكز جنوب الجزيرة وشرقها (الخليج العربي)، وقد أشار إلى هذا الطريق (بطلميوس) في خريطته، إذ كان هذا الطريق يتجه من (شبوه) و(تمنع) ويسير عبر (حضرموت) إلى **(Dianae Oraculum)** (ظفار) في (عمان) ويتجه شمالاً حتى **(Aspa)** و **(Ravana)** (نزوى)، ثم يتجه غرباً، ويمر بعدد من المراكز والمحطات التجارية، ويمر بـ **(Labris)** (يبرين) و**(Irada)** (الرياض) حالياً و**(Inapha)** (عنابه) حتى يصل إلى (الجرهاء) **(Gerrha)**[٩٦] . وهذا الطريق كان يلتف

محاذياً للحدود الشرقية والشمالية لصحراء الربع الخالي دون الولوج في الصحراء، وكان يمر بسلسلة من المراكز والمحطات على طول التلال الغربية لجبال (عمان)، وخلال واحتي البريمي ويبرين وحتى (مسقط) (Cryptus Ports) ونزوى (Ravana Regia) و(عبري) ثم (ظفار)[٩٧] .

كما أن الخليج العربي كان يتصل ببلاد الرافدين شمالاً وبشمال شبه الجزيرة العربية بطريقين رئيسين :

الأول : الطريق الشمالي لبلاد الرافدين، والذي كان يبدأ من مكان ما على الخليج العربي لاسيما الساحل الشرقي للخليج مثل (الجرهاء) — على سبيل المثال — ثم يتجه نحو الشمال ماراً بعدد من المحطات التجارية مثل (الهناة) و(عين جاوان) و(ثاج) وغيرها[٩٨] .

أما الطريق الثاني : فيصل الخليج العربي بشمال الجزيرة العربية إذ كان يسير هذا الطريق بمحاذاة أطراف الدهناء إلى اليمامة ثم وادي حنيفة، ومدينة الرياض الحالية، ويتجه شمالاً حتى القصيم ماراً بالقرب من عنيزة وبريدة، ومن القصيم إلى حائل ومنها إلى دومة الجندل في وادي السرحان، وكان هناك فرع آخر يتجه من دومة الجندل نحو تيماء ثم (ديدان/العلا) ومنطقة الحجاز جنوباً، أو إلى (البتراء) شمالاً[٩٩] .

وكان هناك طريق يصل (البتراء) برأس الخليج العربي حيث مدينة (خاراكس)، وقد استخدم هذا الطريق منذ القرن الأول قبل الميلاد بسبب اضطراب الأحوال السياسية في شمال شبه الجزيرة ، وكانت مدينة (فرات) التابعة لـ (خاراكس) والواقعة إلى الجنوب منها، المركز التجاري الذي كان الأنباط يتعاملون معه، كما أنه كان يوجد طريق بري يربط بين (الجرهاء)

و(البتراء)[١٠٠] فضلاً عن عدد آخر من الطرق الفرعية التي كانت تخترق شبه الجزيرة العربية بشتى اتجاهاتها .

رابعاً : البضائع والسلع التي تاجر بها الخليج العربي مع بلاد الهند :

توسطت بلاد العرب وبخاصة الخليج العربي مع بلاد الحضارات القديمة بين أشور ومصر وفينيقيا وبلاد اليونان وبين الهند وجزرها، لذلك كان هناك العديد من السلع التي تم تصديرها بحرياً وبرياً إلى شتى الأصقاع، وكانت موانئ بلاد العرب وبضمنها موانئ الخليج العربي تستورد العديد من السلع الشرقية، وكانت هذه السلع تنقل براً وبحراً إلى شعوب البحر المتوسط وبلاد الرافدين، ومما ساعد على رواج تجارة بلاد العرب بضمنها (الخليج العربي) موقعها بين منطقتين مهمتين :

الأولى شرق آسيا والهند وهي منطقة منتجة بالدرجة الأولى وبخاصة بلاد الهند التي كانت تعد مخزناً للسلع التي كانت تحتاجها شعوب الغرب بشدة .

والثانية عالم البحر المتوسط وهي منطقة مستهلكة بالدرجة الأولى، وقد نجح تجار الخليج العربي وبخاصة الجرهائيون في الإفادة من هذا الموقع ليكونوا وسطاء تجارة بين هاتين المنطقتين[١٠١] .

وامتازت بلاد الهند منذ أقدم العصور بوفرة وتنوع إنتاجها النباتي والحيواني والمعدني، كما أنها اشتهرت بجودة صناعتها المتنوعة القائمة على

ذلك الإنتاج الطبيعي، ثم إنها تجاور من الناحية الشرقية بلاد الصين التي اختصت بطائفة أخرى من السلع والحاجيات والكماليات التي لم يكن للعالم الغربي بد من اقتنائها لحاجته الشديدة إليها[١٠٢] وكانت بضائع وسلع بلاد الهند والشرق الأقصى تجد طريقها إلى الغرب على يد التجار العرب وبخاصة تجار الخليج العربي . ومما يدل على الاتصال الوثيق المستمر بين الخليج العربي وبلاد الهند، أن (الأبله) الواقعة في أعالي الخليج العربي جنوب البصرة، كانت تعرف بـ (فرج الهند)[١٠٣] و (فرضة البحرين وعمان والهند والصين)[١٠٤] ويمكننا إيجاز البضائع والسلع التي تاجر بها الخليج العربي مع بلاد الهند بالآتي :

الصادرات :

١ – **اللؤلؤ** : يأتي اللؤلؤ الخليجي على رأس الصادرات الخليجية وقد ذكر صاحب كتاب (دليل البحر الإرثيري) أن الخليج العربي كان يعج بالقوارب التي تبحث عن اللؤلؤ[١٠٥] وتذكر المصادر العربية أن صيد اللؤلؤ يمثل دعامة مهمة من دعائم اقتصاد (البحرين) وتسهب المصادر في طرق صيده ونظام بيعه وتصديره[١٠٦] لاسيما إلى بلاد الهند[١٠٧] .

٢ – **المواد العطرية** : ويراد بها اللبان والمر ودم الأخوين وغير ذلك من العطريات، وكانت تتصدر قائمة الصادرات إلى بلاد الهند[١٠٨] .

٣ – **الخمر والقمح والتمور** : ورد في كتاب (دليل البحر ألإرثيري) أن هذه المواد كانت ضمن صادرات بلاد العرب[١٠٩] لاسيما إلى بلاد الهند وشرق أفريقيا[١١٠] .

٤ – **المعادن** : كانت ضمن السلع التي صدرها تجار (دلمون/البحرين) إذ كانوا يجلبونها من (مجان/مكان) الواقعة شمال شرق عمان الحالية[١١١] ومن ثم يتم وتصديرها إلى شتى الأقطار، وكان تجار (الجرهاء) يقومون بنقل التوابل العربية والهندية براً وبحراً إلى بلاد الرافدين وإلى (البتراء) وغير ذلك من البلدان[١١٢] .

٥ – **الثياب العربية بشتى أنواعها** : وفقاً لما ورد في كتاب (دليل البحر الإرثيري) (Ch.36) .

ومما لاشك فيه أن تجار الخليج العربي قد أسهموا بنصيب وافر في التجارة بسلع شعوب البحر المتوسط وبلاد ما بين النهرين التي تحتاجها بلاد الهند والشرق الأقصى .

الواردات :

تعد الأحجار الثمينة والأفاويه وأنواع الطيب من أهم المنتجات الهندية التي اشتهرت بين العرب والروم على حد سواء[١١٣]، ويمكن إيجاز السلع المستوردة بالآتي :

١ – **الأحجار الثمينة** : الياقوت بأنواعه كلها والماس، والدر، والبللور، والسنباذج الذي يعالج به الجوهر[١١٤] .

٢ – **الأفاويه** وأنواع الطيب والبهارات والتوابل والأبزار[١١٥] والكافور والمسك والصندل والعنبر والعود الهندي والمندلي[١١٦] والقماري والصنفي والقامروني[١١٧] والغار[١١٨] والألوة والجوزبوا والبسباسة والكبابة والهيل

والسنبل والنردين والرند[١١٩] والزباد وفار المسك والزنجبيل والقسط والفوفل والفلفل والقرنفل والكركم/ الهرد[١٢٠] وغير ذلك .

٣ – **الأخشاب** : اعتاد سكان الخليج العربي على استيراد الأخشاب من الهند والحبشة أيضاً منذ فجر التاريخ ومنها : الساج والساسم والقنا والوشيج والسراء والبان والخيزران[١٢١] .

وقد ذكر صاحب كتاب (دليل البحر الإرثيري) صنوف الأخشاب التي كانت تأتي من موانئ بلاد الهند إلى أسواق موانئ الخليج العربي وبخاصة سوقي مدينتي (الأُبُله) و(عمان) (Ommana) إذ كانت السفن الكبيرة تأتي من موانئ الهند بانتظام وهي محملة بالنحاس وخشب الصندل وخشب الساج والخشب الأسود وخشب الأبنوس، وإلى مدينة عمان يتم جلب البخور ومن أسواق هذه المدن كان يتم تصدير السلع وبخاصة اللؤلؤ إلى بلاد العرب والهند فضلاً عن تصدير كميات كبيرة من التمر والذهب والعبيد[١٢٢] .

٤ – **القطن ومنسوجاته** : مما لاشك فيه أن الهند تعد الوطن الأصلي لشجرة القطن، إذ اشتهرت الهند منذ قديم الزمان بالجودة ودقة منسوجاتها التي كان الثوب منها يدخل في حلقة الخاتم/ المحبس، وتذكر المصادر التاريخية أن الثياب القطنية المخملة كانت تأتي من الهند[١٢٣] .

٥ – **الفواكه** : ومنها النارجيل والموز والأترج والليمون والنارنج والتمر الهندي[١٢٤] .

٦ – **الحيوانات والطيور** : الجاموس والطاؤوس وقرون الكركدن والفيلة والعاج[١٢٥] الذي كان يستورد من بلاد الهند وشرق أفريقيا لاستعماله في الصناعات المحلية وأيضاً للتصدير إلى الأصقاع الأخرى[١٢٦] .

٧ – **الألوان والأصباغ** : ومنها الأرجوان والقرمز والنيلج (nili) والهرد والبقم والصرف والورس[١٢٧] .

٨ – **زيت السمسم (السيرج)**، السمن الهندي، وكانت شبه الجزيرة العربية تستورده للتصدير الخارجي لأنها كانت مكتفية وكان يتم استيراده من شمال الهند[١٢٨] .

٩ – **المعادن والمصنوعات الأخرى** : الأنك والأسرنج والكلس والتنكار فضلاً عن الذهب، والسيوف والأرماح والفانيذ (نوع من الحلوى)[١٢٩] والانبجات (المربات)[١٣٠] والداذي والغضائر والتوتياء والنعال الكنباتية (من إقليم كنبايت)[١٣١] وغير ذلك من بضائع وسلع الهند والشرق الأقصى .

نتائج الدراسة :

من خلال دراستنا لموضوع الصلات التجارية بين الخليج العربي وبلاد الهند في العصرين الهلنستي والروماني خلال المدة (٣٣٣ ق.م – ٢٠٠م)، يمكننا استخلاص النتائج العامة الآتية :

١ – إن الصلات التجارية بين مراكز الخليج العربي وبخاصة (دلمون/البحرين) وبين بلاد الهند والشرق الأقصى، موغلة في القدم إذ ترجع على أقل تقدير إلى منتصف القرن الثالث قبل الميلاد .

٢ – كان الخليج العربي خلال العصرين الهلنستي والروماني، حلقة وصل تجاري وفكري وحضاري بين العالمين الشرقي والغربي، إذ كان له دور غير بسيط في نقل المؤثرات الحضارية بين الشرق والغرب .

٣ – أن اهتمام اليونان بالخليج العربي ومراكزه التجارية خلال العصر الهلنستي وبخاصة زمن (الإسكندر الأكبر) كان لتحقيق هدفين أحدهما تجاري يتصل بتجارة اليونان مع بلاد الهند، والآخر استراتيجي يتصل بالسيطرة على شبه الجزيرة العربية وتطويقها من جميع الجهات بدءاً بالخليج العربي .

٤ – على الرغم من ضعف النشاط التجاري للسلوقيين مع بلاد الهند في العصر الهيلنستي، إلا أن تجارة الخليج العربي مع بلاد الهند ظلت نشطة بواسطة التجار من أبناء الخليج العربي، وكانت (خاراكس – Charax) والجرهاء من أنشط موانئ الخليج العربي خلال هذه الحقبة .

٥ – تعد (الجرهاء/العجير) و(خاراكس/المحمرة)، من أقدم المراكز التجارية في الخليج العربي ذات الصلة بالتجارة مع بلاد الهند .

٦ – كان تجار (الجرهاء) من أنشط تجار شبه الجزيرة العربية في تجارة النقل، بل نافسوا تجار سبأ في تجارة الطيوب والتوسط في نقل سلع الهند والشرق الأقصى إلى شعوب البحر الأبيض المتوسط وبلاد الرافدين، غير أن دور (الجرهاء) التجاري توارى منذ القرون الميلادية الأولى، إذ انتقل النشاط التجاري منها إلى مراكز أخرى مثل (خاراكس) و (الأبله) .

٧ – تعد (خاراكس) و(الأبلة) من أبرز مراكز الخليج العربي التجارية مع بلاد الهند وبخاصة في العصر الروماني إذ عرفت (الأبله) في المصادر التاريخية بـ (ركيزة الهند) و(فرضة البحرين وعمان والهند والصين)، وذلك لقوة صلاتها التجارية ببلاد الهند عن طريق الخليج العربي .

٨ – تأثرت تجارة الخليج العربي البرية التي كانت تتم عبر أراضي بلاد فارس في العصر الروماني بسبب الحروب التي كانت تشب بين القوتين روما وفارس، إذ كان الفرس يعمدون إلى قطع الطريق البري المعروف بـ (طريق الحرير) الذي كان يأتي من الشرق ويمر عبر أراضي فارس باتجاه الغرب إلى

روما، وذلك بهدف حرمان روما من سلع الهند والشرق الأقصى وعلى رأسها الحرير الذي كانت تحتاجه روما بشدة، لذلك نشطت تجارة الخليج العربي البحرية، إذ كانت السفن التجارية تنطلق من الموانئ الغربية والجنوبية لبلاد الهند عبر المحيط الهندي والبحر العربي، ومنه إما أن تواصل مسيرها من خلال خليج عمان إلى الخليج العربي ومراكزه التجارية السالفة الذكر، وإما أن ترسو في موانئ جنوب الجزيرة وتبيع وتشتري بها بعض الوقت تواصل مسيرها، أو تفرغ حمولتها كاملة هنالك ويأتي التجار من شتى الأصقاع، بضمنهم تجار الخليج العربي، ليشتروا ما يريدون من سلع الهند، فضلاً عن شرائهم للمواد العطرية من جنوب الجزيرة، ثم ينقلون بضاعتهم بحراً عبر خليج عمان أو براً بواسطة طرق القوافل التجارية إلى موانئ ومراكز الخليج العربي مثل : الجرهاء – خاراكس – طريدون – الهفوف – ثاج – الأبله وغير ذلك من المراكز والمدن في الخليج العربي آنذاك .

د. أحمدصالح محمد العبادي

أستاذ التارخ القديم المساعد

نائب عميد كلية الآداب للشئون الأكاديمية

والدراسات العليا والبحث العلمي

جامعة ذمار / اليمن

الهوامش

١ – جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار العلم للملايين، ط ٢، بيروت ١٩٧٧، جـ ٢، ص١١-١٢ .

٢ – البكر، منذر، العرب والتجارة الدولية منذ أقدم العصور إلى نهاية العصر الروماني، مجلة المربد، العدد٤ السنة الثالثة، ١٩٧٠ ،ص٦٩ .

٣ – المرجع نفسه، ص٦٩-٧٠ .

٤ – ينظر : البكر، المرجع السابق، ص٦٩-٧٠ ؛ والسيد محمود يوسف، علاقات العرب التجارية بالهند منذ أقدم العصور إلى القرن الرابع الهجري، مجلة كلية الآداب، جامعة فؤاد الأول، ١٩٥٣، المجلد ١٥، ج ١، ص١١ .

٥ – Arrian, Anabasis, Book VII, In: Greek historians, The complete and unabridged historical – work of: Herodotus, Thucydides, Xenophon, Arrian, edited, by Goodolphin, Francis, R.B. Random House, New York, 1942

٦ - Ibid, B. VII, ch. 20, P. 610-611

٧ - Ibid, B. VII, ch. 20, P. 611

٨ – لوريمر، ج.ج.، دليل الخليج العربي، القسم الجغرافي، طبعة جديدة ومنقحة، قطر، (؟) ج٢، ص٦٦٠ .

٩ – ينظر جواد علي، المفصل، ج٢ ،ص٦-٧ ؛ Arrian, B. VII, ch.20 p.611.

١٠ - Arrian, B. VII, ch.20 p.611.

١١ – الأحمد، سامي سعيد، الخليج العربي في التاريخ القديم، سلسلة الموسوعة التاريخية الميسرة، وزارة الثقافة والإعلام، بغداد١٩٨٩م، ص٧٦-٧٧ .

١٢ – جواد علي، المفصل، ج٢، ص٣٢ .

١٣ – المرجع نفسه، ج٢، ص٣٢ .

١٤ – المرجع نفسه، ج٢، ص٣٣ .

١٥ – Pliny, Natural History, translated by H. Rackham, M. A., William Heinemann, ltd, Vol. II, London, 1969
Bk. VI, XXXI, P. 443-445.
ينظر : Musil, A, Arabia Deserta, New York 1927, P. 453.

١٦ – ينظر : Pliny, Natural History Bk. VI, P.453. ; جواد علي، المفصل، ج٢، ص١٢-١٣ ؛ حوراني، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمةوأوائل العصور الوسطى، ترجمه وزاد عليه، السيد يعقوب بكر، راجعه وقدم له، يحيى الخشاب، مكتبة الأنجلو المصرية، (؟) ص٤٦ .

١٧ – الأحمد، الخليج العربي في التاريخ القديم، ص٨١-٨٢ .

١٨ – ينظر : السيد محمود يوسف، علاقات العرب التجارية بالهندمنذ أقدم العصور إلى القرن الرابع الهجري .

١٩ – ينظر : جواد علي، المفصل، ج٢، ص٢٢ ؛ الناصري، سيد أحمد علي، الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، الكتاب الثاني، جامعة الرياض، ١٩٧٩، ص٤٠٧-٤٠٩ .

٢٠ – ينظر : حوراني، العرب والملاحة، ص ص٤٥ .

٢١ – ينظر : البكر، العرب والتجارة الدولية، ص٧٧-٧٨ ؛ جواد علي، المفصل، ج٢، ص٢٢ ؛ السيد محمود يوسف، علاقات العرب التجارية بالهند، ص١١ .

٢٢ – السيد محمود يوسف، المرجع السابق، ص١١ .

٢٣ – ينظر : حوراني، العرب والملاحة، ص٤٣ ؛ جواد علي، المفصل، ج٢، ص٣٣ .

٢٤ – ينظر : جواد علي، المفصل،ج٢ ، ص٣٠-٣٢ .

٢٥ – ينظر : حوراني العرب والملاحة، ص٤٣ ؛ جواد علي، المفصل، ج٢، ص١٧-١٨ ؛ الأحمد، الخليج العربي، ص٨٣ ؛ البكر، العرب والتجارة الدولية، ص٨٣-٨٤ .

٢٦ – الأحمد، الخليج العربي، ص٨٣ .

٢٧ – الحسن بن أحمد بن يعقوب (ت٣٥٠)، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكوع الحوالي، مكتبة الإرشاد، صنعا،١٩٩٠م، ص٢٥١ .

٢٨ – Eratosthenes, in: Strabo, The Geography of Strabo, translated by, Horace Leonard Jones, the loeb classica library, London, 1966, BK XVI, Ch. 3.

٢٩ – (الإستاديا) وحدة قياس يونانية تساوي ٤٠٠ ذراع ؛ جـواد علي، المفصل، ج٢، هـ ٥، ص١٤ .

٣٠ – (أرستوبولس) : أحد قادة الإسكندر المقدوني الذين أرسلهم لكشف سواحل الجزيرة العربية ؛ Arrian, Anabasis, The Greek Historians, ch. 20, p. 611.

٣١ – Eratosthenes, in: Strabo, The Geography of Strabo, BK. XVI, Ch. 3.

٣٢ – البكر، العرب والتجارة الدولية، ص٨٤ .

٣٣ - Eratosthenes, opcit, ch. 4

٣٤ - Agatharchides, In: Bunbury, E. H., A History of ancient geography, among the Greek and Romans from the Earliest Ages till the fall of the Rom Empire, New York, 1932, Vol. 2, P.58-59.

ينظر : حوراني، العرب والملاحة، ص٥٩-٦٠ .

٣٥ - Agatharchides, In: Bunbury, E. H., A History of ancient geography, Vol. 2, P. 60.

٣٦ - ينظر : البكر، العرب والتجارة الدولية، ص٨٣،٧٨ .

٣٧ - Agatharchides, In: Bunbury, E. H., A History of ancient geography. Vol. 2, P. 59.

٣٨ - السيد محمود يوسف، علاقات العرب التجارية، ص١١ ؛ مهيوب غالب أحمد، مدخل إلى دراسة التاريخ السياسي والحضاري لجنوب شبه الجزيرة العربية، الكتاب الأول، صنعاء، ٢٠٠٣م، ص٩٠ .

٣٩ - ينظر : حوراني، العرب والملاحة، ص٤٥ ؛ جواد علي، المفصل، ج٢، ص١٦-١٧ .

٤٠ - السيد محمود يوسف، علاقات العرب التجارية بالهند، ص١٦ .

٤١ - ينظر : جواد علي، المفصل، ج٢، ص١٨-١٩ .

٤٢ - لطفي عبد الوهاب يحيى، الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، الكتاب الأول، جامعة الرياض ١٩٧٩م، ج١، ص٦٠ . ينظر : مهيوب غالب أحمد، الصلات التجارية بين جنوب شبه الجزيرةالعربية ومناطق الهلال الخصيب ومصر خلال الألف الأول قبل الميلاد، مجلة كلية الآداب، جامعة ذمار، العدد ٣، ٢٠٠٧، ص٢٠ .

٤٣ - لطفي عبد الوهاب، المرجع السابق، ص٦٠-٦١ .

٤٤ - ينظر : مهيوب غالب أحمد، المرجع السابق، ص٩٧-٩٨ ؛ العبادي، أحمد صالح، اليمن في المصادر القديمة اليونانية والرومانية (٤٨٥ق.م - ١٠٠م)، وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء ٢٠٠٤م، ص١٧٦-١٧٧ .

٤٥ - ينظر : العبادي، أحمد صالح، اليمن في المصادر القديمة اليونانية والرومانية (٤٨٥ق.م - ١٠٠م)، وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء ٢٠٠٤م، ص١٤٣-١٤٤ .

٤٦ - ينظر : حوراني، العرب والملاحة، ص٤٥-٤٦ ؛ البكر، العرب والتجارة الدولية، ص١٠٠ .

٤٧ - ينظر: السيد محمود يوسف، علاقات العرب التجاريةبالهند، ص١٧ ؛ البكر، العرب والتجارة الدولية، ص١٠٣ .

٤٨ – ينظر : Pliny, Natural History, BK. VI, XXXI, P. 443-445.

٤٩ – Ibid, Bk. VI, XXXI, P. 445.

٥٠ – البكر، العرب والتجارة الدولية، ص١٠١ ، ينظر : الأحمد ، الخليج العربي، ص٨٦ .

٥١ – المرجع نفسه، ص١٠١-١٠٢ ؛ ينظر : الأحمد، الخليج العربي، ص٨٤-٨٥ .

٥٢ – ينظر : المرجع نفسه، ص١٠٢ .

٥٣ – ينظر : الأحمد، الخليج العربي، ص٨٤-٨٥ .

٥٤ – المرجع نفسه، ص٨٤ .

٥٥ – Pliny, Natural History, Bk. VI, XXXI, P.445.

٥٦ – النعيم، نورة عبد الله العلي، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة من القرن الثالث قبل الميلاد وحتى القرن الثالث الميلادي، دار الشواف للتوزيع والنشر، الرياض١٩٩٢م، ص٢٥٩ .

٥٧ – ينظر : الأحمد، الخليج العربي، ص٨٧ ؛حوراني، العرب والملاحة، ص٤٩ .

٥٨ – ينظر : البكر، العرب والتجارة الدولية، ص١٠٢ ؛ النعيم، الوضع الاقتصادي، ص٥٢-٥٣ .

٥٩ – النعيم، المرجع السابق، ص٥٣ .

٦٠ – المرجع نفسه، ص٢٥٩ .

٦١ – الأحمد، الخليج العربي،ص٨٧ .

٦٢ – النعيم، الوضع الاقتصادي، ص٩٥٢ .

٦٣ – The periplus of Erythrean sea, ch.36.

ينظر : زيادة، نقولا، دليل البحر الأرثيري وتجارة الجزيرة العربية البحرية، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، الكتاب الثاني، الرياض ١٩٧٩، ص٢٦٨ ؛ العبادي، اليمن في المصادر القديمة، ص٢٤٩-٢٥٠ .

٦٤ – ينظر : حقي، إسماعيل إبراهيم، أسواق العرب التجارية في شبه الجزيرة العربية، دار الفكر للطباعة والنشر ، عمان، الأردن ٢٠٠٢م، ص٥٤-٥٥ ؛ البكر، المرجع السابق، ص١٠٢ .

٦٥ – حوراني، العرب والملاحة، ص٤٩-٥١ .

٦٦ – جواد علي، المفصل، ج٢، ص٢٠ .

٦٧ – غلاب، محمد السيد، التجارة في عصر ما قبل الإسلام، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، الكتاب الثاني، جامعة الرياض١٩٧٩م، ص١٩٦ .

٦٨ – المرجع نفسه، ص١٩٨ .

٦٩ – غلاب، المرجع السابق، ص١٩٦ .

٧٠ – الأحمد، الخليج العربي، ص٨ .

٧١ – غلاب، المرجع السابق، ص١٩٧ .

٧٢ – مهيوب غالب، مدخل إلى دراسة التاريخ السياسي والحضاري لجنوب شبه الجزيرة العربية، الكتاب الأول، ص٢٦ .

٧٣ – المرجع نفسه، ص٢٦ ؛ ينظر : حوراني، العرب والملاحة، ص٢٧ .

٧٤ – مهيوب غالب، مدخل إلى دراسة التاريخ السياسي والحضاري، ص٢٧ .

٧٥ – السيد محمد يوسف، علاقات العرب التجارية، ص٣ .

٧٦ – النعيم، الوضع الاقتصادي، ص٢٥١ ؛ ينظر السيد محمد يوسف، علاقات العرب التجارية، ص٤ .

٧٧ – النعيم، المرجع السابق، ص٢٥١ .

٧٨ – المرجع نفسه، ص٢٥١ ؛ ينظر : حوراني، العرب والملاحة، ص٧٢ .

٧٩ – النعيم، المرجع السابق، ٢٥١–٢٥٢ .

٨٠ – المرجع نفسه، ص٢٥٢ .

٨١ – The Periplus, ch. 32 .

٨٢ – (د. أمريكا): بلدة في جنوب الهند، العبادي، المرجع السابق، ص٢٣٥ .

٨٣ – (بريغازا) : (بـراخ) على ساحل الهند الشمالي الغربي ؛ العبـادي، المرجع السابق، ص٢٣٥ .

٨٤ – ينظر : السيد محمد يوسف، علاقات العرب التجارية، ص٤ .

٨٥ – أوليري، دي لاسي، انتقال علوم الإغريق إلى العرب، ترجمة متى بيتون وآخر، مطبعة الرابطة، بغداد ١٩٥٨، ص١٣٠–١٣١ .

٨٦ – المرجع السابق، ص١٣١ .

٨٧ – The periplus of Erythrean sea, ch. 25-26.

٨٨ – Eratosthenes, in: Strabo, XVI, Ch. 4.

٨٩ – النعيم، الوضع الاقتصادي، ص٢١٢ ؛ ينظر : مهيوب غالب أحمد، الصلات التجارية بين جنوب شبه الجزيرة العربية ومناطق الهلال الخصيب ومصر خلال الألف الأول قبل الميلاد، مجلة كلية الآداب، جامعة ذمار، العدد الثالث، ٢٠٠٧، ص٢٢–٢٣ .

٩٠ – Pliny, Natural History, BK. VI, XX, P.32.

ينظر : مهيوب غالب، الصلات التجارية، ص٢٣ .

٩١ – Eratosthenes, in: Strabo, XVI, Ch. 4.

ينظر : مهيوب غالب، الصلات التجارية، ص٢٣ .

٩٢ – مهيوب غالب، الصلات التجارية، ص٢٣ .

٩٣ – ينظر : Pliny, Natural History, BK. VI, XX, P.32.

٩٤ – Brice William. C. The Classical Trade – Routes of Arabic from the Evidence of Ptolemy, Strabo and Pliny, In : studies in the History of Arabia, King Saud University, Riyadh 1979, Vol. II, P. 178.

ينظر : النعيم، الوضع الاقتصادي، ص٢١٧ .

٩٥ – Brice William. C. The Classical Trade – Routes P. 178.

٩٦ – Brice William. Op. Cit. P. 178.

٩٧ – ينظر : النعيم، الوضع الاقتصادي، ص٢١٧ .

Brice William. Op. Cit. P. 178-180.

٩٨ – النعيم، الوضع الاقتصادي، ص٢١٨ .

٩٩ – المرجع نفسه، ص٢١٨ .

١٠٠ – المرجع نفسه، ص٢١٩ .

١٠١ – المرجع نفسه، ص٢٦٣ .

١٠٢ – السيد محمود يوسف، مرجع سابق، ص١ .

١٠٣ – المرجع نفسه، ص٢٢ .

١٠٤ – حقي، إسماعيل إبراهيم، أسواق العرب التجارية، ص٥٤ .

١٠٥ – The periplus of Erythrean sea, ch. 35.

١٠٦ – شاكر خصباك، ابن بطوطةورحلته، مطبعة الآداب، النجف الأشرف، ١٩٧١، ص١٧٥ .

١٠٧ – الأحمد، الخليج العربي، ص٨٦ .

١٠٨ – النعيم، الوضع الاقتصادي، ص٢٦٣ .

١٠٩ – The periplus of Erythrean sea, ch. 24, 36.

١١٠ – النعيم، المرجع السابق، ص٢٦٤ .

١١١ _ مهيوب غالب أحمد، مدخل إلى دراسة التاريخ السياسي والحضاري ، ص٢٦ .

١١٢ – اليزابيث مونرو، الجزيرة العربية بين البخور والبترول، ترجمة محمود محمود، مركز دراسات الشرق الأوسط بجامعة أكسفورد، مجلة الدارة، العدد الأول، السنة الثانية، دارة الملك عبد العزيز، ١٩٧٦، ص٣٦ .

١١٣ – السيد محمود يوسف، مرجع سابق، ص٢٧ .

١١٤ – المرجع نفسه، ص٢٧ .

١١٥ — تستعمل في طبخ الطعام وتعطيه النكهة والمذاق الجيد، ينظر : السيد محمود يوسف، المرجع السابق، ص٢٨ .

١١٦ — المندلي : ضرب من العود الهندي يتميز بمرارة رائحته ويستعمل في الملابس لقتل القمل ويمنع تكونها في الثياب، وسمي (مندلي) نسبة إلى إقليم (Mandal) الواقع جنوب الهند . ينظر المرجع السابق ، هـ ٣، ص٢٨ .

١١٧ — أنواع من العود الهندي سميت بذلك نسبة إلى إقليم قامرون بشرق الهند . ينظر المرجع السابق، هـ ٤، ص٢٨

١١٨ — (الغار) ضرب من شجر الجبال وقد ينبت في السهل وهو شجر عظيم أوراقه طوال طيب الريح يستعمل في العطر ويتخذ منه دهن الغار ؛ العبادي، اليمن في المصـادر القديمة، هـ ٧، ص٢٨-٢٩ .

١١٩ — الرند والنردين : شجر طيب الرائحة ؛ السيد محمود يوسف، المرجع السابق، هـ ٧، ص٢٨-٢٩ .

١٢٠ – المرجع نفسه، ص٢٨-٢٩ .

١٢١ — المرجع نفسه، ص٣٠ .

١٢٢ – The periplus of Erythrean sea, ch. 24, 36.

١٢٣ — السيد محمود يوسف، المرجع السابق، ص٣٠-٣١ .

١٢٤ — المرجع نفسه، ص٣١ .

١٢٥ — المرجع نفسه، ص٣١ .

١٢٦ — النعيم، الوضع الاقتصادي، ص٢٦٤ .

١٢٧ — السيد محمود يوسف، المرجع السابق، ص٣٠ .

١٢٨ — النعيم، المرجع السابق، ص٢٦٥ .

١٢٩ — السيد محمود يوسف، المرجع السابق، ص٢٦٥ .

١٣٠ — المرجع نفسه، هـ ٣، ص٣٢ .

١٣١ — المرجع نفسه ، ص٣٢ .